

Bruxelles, 25. travnja 2025.
(OR. en)

Međuinstitucijski predmet:
2025/0096(COD)

8259/25
ADD 6

TRANS 146
CODEC 473
IA 31

POP RATNA BILJEŠKA

Od: Glavna tajnica Europske komisije, potpisala direktorica Martine
DEPREZ

Datum primitka: 24. travnja 2025.

Za: Thérèse BLANCHET, glavna tajnica Vijeća Europske unije

Br. dok. Kom.: SWD(2025) 97 final

Predmet: RADNI DOKUMENT SLUŽBI KOMISIJE
SAŽETAK IZVJEŠĆA O PROCJENI UČINKA
priložen dokumentima
Prijedlog direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive
2014/45/EU o periodičnim tehničkim pregledima motornih vozila i
njihovih priključnih vozila i Direktive 2014/47/EU o pregledima tehničke
ispravnosti na cesti gospodarskih vozila koja prometuju u Uniji
Prijedlog direktive Europskog parlamenta i Vijeća o dokumentima za
registraciju vozila i podacima o registraciji vozila evidentiranim u
nacionalnim registrima vozila te o stavljanju izvan snage Direktive Vijeća
1999/37/EZ

Za delegacije se u prilogu nalazi dokument SWD(2025) 97 final.

Priloženo: SWD(2025) 97 final



EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 24.4.2025.
SWD(2025) 97 final

RADNI DOKUMENT SLUŽBI KOMISIJE
SAŽETAK IZVJEŠĆA O PROCJENI UČINKA

priložen dokumentima

Prijedlog direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 2014/45/EU o periodičnim tehničkim pregledima motornih vozila i njihovih priključnih vozila i Direktive 2014/47/EU o pregledima tehničke ispravnosti na cesti gospodarskih vozila koja prometuju u Uniji

Prijedlog direktive Europskog parlamenta i Vijeća o dokumentima za registraciju vozila i podacima o registraciji vozila evidentiranim u nacionalnim registrima vozila te o stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 1999/37/EZ

{COM(2025) 179 final} - {COM(2025) 180 final} - {SEC(2025) 119 final} -
{SWD(2025) 96 final} - {SWD(2025) 98 final} - {SWD(2025) 99 final}

A. Potreba za poduzimanjem mjera

O čemu je riječ? Zašto je to problem na razini EU-a?

Ovom se inicijativom nastoji evaluirati i dodatno poboljšati učinak tri direktive iz paketa o tehničkoj ispravnosti (RWP) na sigurnost na cestama i okolišnu učinkovitost vozila. Unatoč postojećem zakonodavstvu EU-a i poboljšanjima tehnologije vozila, uključujući sustave za aktivnu sigurnost i inteligentne sustave za pomoć u vožnji u novim vozilima, nesigurna vozila i dalje prometuju cestama u EU-u i čimbenik su ili glavni uzrok brojnih nesreća. Neka nesigurna vozila, s većim ili opasnim nedostacima, otkrivaju se pri periodičnom tehničkom pregledu (PTI) ili pregledu na cesti (RSI). Druga možda neće biti otkrivena jer se ne ispituju ili se ni pri PTI-u ni RSI-u nedostaci ne mogu otkriti. To uključuje vozila na kojima su obavljene neovlaštene zahvati povezani sa sigurnošću i vozila s nepravilno pričvršćenim teretom.

Drugi je problem nedovoljna kontrola tvari koje onečišćuju zrak i emisija buke iz vozila. Neka od ispitivanja koja se upotrebljavaju u današnjim PTI-ima više nisu dovoljno osjetljiva za otkrivanje prekoračenja emisija, a aktualni ispitni postupci nisu dovoljni za postizanje ciljeva politike EU-a u pogledu onečišćenja zraka i buke. Mjerenje vrijednosti emisija dušikova oksida (NO_x) ili broja čestica (PN) za nove automobile još nije obuhvaćeno aktualnim RWP-om i trenutno ne postoje odredbe EU-a za provjeru postojanja manipulacije/neispravnosti sustava za smanjenje emisija NO_x ili filtara čestica u dizelskim vozilima. S obzirom na te nedostatke doprinos RWP-a smanjenju broja vozila s visokim emisijama postao je manje relevantan. Uz to, direktive nisu djelotvorne u provedbi pravila u prekograničnom prometu i trgovini vozilima u EU-u.

Za direktive o RWP-u usporedno su provedene *ex post* evaluacija i procjena učinka. U evaluaciji je zaključeno da su ciljevi RWP-a samo djelomično postignuti, a riječ je o, konkretno, većoj sigurnosti na cestama i smanjenju emisija tvari koje onečišćuju zrak u cestovnom prometu. Neispravna vozila i dalje se ne mogu uvijek otkriti jer za neke kategorije vozila u nekim državama članicama nije obavezan PTI ni RSI ili učestalost ili opseg ispitivanja ne odgovara njihovom većem riziku za sigurnost i okoliš. Zbog nedostataka utvrđenih u aktualnom RWP-u potrebno je prilagoditi direktive kako bi se odgovorilo ne samo na trenutne potrebe, nego i na buduće izazove, kao što je ispitivanje naprednih sustava za pomoć vozaču i automatiziranih sustava.

Cestovni promet, posebno teretni, međunarodni je sektor, a homologacija i pregled vozila regulirani su na razini EU-a i međunarodnoj razini (UNECE). Stoga po prirodi ima izraženu prekograničnu dimenziju. Utvrđeni problemi prisutni su u cijeloj Uniji i imaju iste temeljne uzroke.

Što bi trebalo postići?

U skladu s europskim zelenim planom i Strategijom za održivu i pametnu mobilnost inicijativa će doprinijeti poboljšanju sigurnosti na cestama u EU-u, održivoj mobilnosti i olakšavanju slobodnog kretanja osoba i robe u EU-u. Kako bi se to postiglo, konkretni ciljevi inicijative su: (1) osigurati dosljednost, objektivnost i kvalitetu tehničkih pregleda sadašnjih i budućih vozila; (2) znatno smanjiti nedopuštene zahvate i poboljšati otkrivanje vozila s nedostacima kako bi se omogućilo otkrivanje neispravnih / neovlašteno modificiranih sustava kontrole sigurnosti i emisija (tj. onečišćenja zraka i emisija buke) te prijevara s brojačem kilometara; i (3) poboljšati elektroničku pohranu i razmjenu određenih podataka o vozilima, čime se rješava problem nedovoljne dostupnosti takvih podataka i uzajamnog priznavanja od strane provedbenih tijela.

Koja je dodana vrijednost poduzimanja mjera na razini EU-a (supsidijarnost)?

Budući da cestovni promet i automobilska industrija imaju prekogranični karakter na unutarnjem tržištu i na međunarodnoj razini, mnogo je učinkovitije i djelotvornije rješavati probleme na razini EU-a nego na razini država članica. Nacionalne prakse povijesno se razlikuju, ali učinkovitije je odrediti minimalnu razinu usklađenosti pravila za ispitivanje vozila i zajednički dogovoriti rješenja za razmjenu podataka o vozilima među državama članicama nego pribjegavati neusklađenim nacionalnim rješenjima. Zahvaljujući zajedničkim pravilima o ispitivanju modernih tehnologija vozila (električna vozila, napredni sustavi za pomoć u vožnji i najnovija oprema za kontrolu emisija) države članice ostvarile bi ekonomiju razmjera, a proizvođači ispitne opreme imali homogenije tržište.

B. Rješenja

Koje su opcije za ostvarenje ciljeva razmotrene? Postoji li najpoželjnija opcija? Ako ne, zašto?

Za rješavanje problema osmišljene su četiri opcije politike (opcije 1.a, 1.b, 2, 3). U svim opcijama politike PTI se prilagođava električnim vozilima i u njega se uključuju nove ispitne stavke (uključujući ispitivanje integriteta softvera sustava relevantnih za sigurnost i emisije). Sve opcije uključuju i nove metode ispitivanja emisija čestica i NO_x potrebne za prilagodbu novijim tehnologijama za kontrolu emisija i za otkrivanje vozila s visokim emisijama, uključujući neovlašteno modificirana vozila. Sve opcije politike propisuju i tehnički pregled nakon svake znatne izmjene, npr. promjene pogonskog sustava ili emisijskog razreda, te digitalizaciju zapisnika o tehničkom pregledu vozila, povezivanje nacionalnih registara vozila i proširenje skupa usklađenih podataka o vozilu u tim registrima. U svim opcijama politike države članice dužne su bilježiti očitavanja brojača kilometara u nacionalnim bazama podataka i te podatke staviti na raspolaganje drugim državama članicama u slučaju ponovne registracije.

Osim na zajedničke mjere, fokus je **opcije 1.a** na učinkovitijem korištenju podataka o vozilu (registraciji i statusu), uključujući izdavanje potvrda o registraciji u digitalnom obliku. **Opcija 1.b** usmjerena je na djelotvornije tehničke preglede s pomoću tehnologije za daljinsku detekciju, koja omogućuje otkrivanje vozila s potencijalno visokim emisijama, a koja se mogu (i) odmah potom pregledati na cesti ili (ii) se za njih može izdati poziv u centar za tehnički pregled radi ispitivanja emisija. Time bi se uklonila i mogućnost izuzimanja motocikala iz PTI-ja, zahtijevalo godišnje ispitivanje emisija lakih gospodarskih vozila te bi provjera pričvršćenosti tereta postala obvezna. Opcijom 1.b uvode se i obvezni godišnji PTI-ji za vozila stara 10 ili više godina. Opcija politike 1.b olakšala bi slobodno kretanje osoba tako što bi se od države članice registracije zahtijevalo da prizna potvrdu o PTI-ju koju je izdala druga država članica na razdoblje do šest mjeseci, pod uvjetom da se sljedeći PTI provede u državi članici registracije.

Opcija 2 objedinjuje većinu mjera opcija 1.a i 1.b. Uključuje dodatnu mjeru o upravljanju podacima, čiji je cilj definirati postupke i načine pristupa tehničkim informacijama o vozilu (uključujući podatke u vozilu). Uveli bi se i pregledi na cesti za laka gospodarska vozila. **Opcija 3** najambicioznija je jer se još veći naglasak stavlja na usklađivanje opsega i metoda tehničkog pregleda i uzajamnog priznavanja potvrda o PTI-ju. Uz mjere iz opcije 2, PTI se proširuje na sve motocikle bez iznimke i na lake prikolice, a RSI na motocikle. Dodaje se i zahtjev da je

potvrde o PTI-ju izdane u drugoj državi članici EU-a bez ograničenja dužna priznati država članica registracije.

Najpoželjnija je opcija 2 jer se smatra da je djelotvorna u postizanju ciljeva politike, da je visoko učinkovita i od velike neto koristi te da je u skladu s ustaljenim nacionalnim politikama u predmetnom području.

Koja su stajališta dionika? Tko podržava koju opciju?

Najpoželjniju opciju politike podupiru industrija PTI-ja (CITA, FSD i drugi) te potrošači (FIA), udruženje proizvođača opreme za ispitivanje (EGEA) i proizvođači motocikala (ACEM). Podupiru je i neke države članice, posebno one s tisućama manjih centara za tehnički pregled. Kad je riječ o pristupu i razmjeni informacija, razni ispitanici (uključujući CITA-u, EGEA-u i EReg) naglasili su važnost besplatnog i jednostavnog pristupa podacima u vozilu kako bi se omogućio odgovarajući pregled vozila. Sektor logistike uvelike podupire strože zahtjeve u pogledu pričvršćenosti tereta iz ove opcije.

C. Učinci najpoželjnije opcije

Koje su prednosti najpoželjnije opcije (ako takva opcija postoji, inače prednosti glavnih opcija)?

Opcijom 2 pridonijet će se povećanju sigurnosti na cestama u EU-u pri čemu se procjenjuje da će u odnosu na polaznu vrijednost u razdoblju od 2026. do 2050. biti 6912 manje smrtno stradalih i 64 885 manje teško ozlijeđenih osoba. Pridonijet će se i održivoj mobilnosti, konkretno smanjenjem emisija tvari koje onečišćuju zrak i buke, pri čemu se smanjenje vanjskih troškova procjenjuje na 83,4 milijarde EUR (izraženo kao sadašnja vrijednost za razdoblje 2026. – 2050. u odnosu na polaznu vrijednost). Olakšat će se slobodno kretanje osoba i robe u EU-u uklanjanjem prepreka ponovnoj registraciji vozila u drugoj državi članici i (ograničenim) priznavanjem potvrda o PTI-ju na razini EU-a.

Očekuje se da će opcija 2 donijeti znatne koristi uvođenjem ispitnih metoda za pregled električnih vozila, poboljšanim ispitivanjem emisija (mjerenje NO_x i PN) te uvođenjem ispitnih metoda za ADAS-ove i druge sigurnosne sustave. Godišnje ispitivanje vozila starijih od 10 godina neće donijeti samo velike koristi za sigurnost i okoliš, nego i stvoriti tisuće novih radnih mjesta, posebno u državama članicama u kojima radna mjesta u automobilskoj industriji nestaju. Koristi se očekuju i od uvođenja obveznih provjera pričvršćenosti tereta i mjera za upravljanje podacima. Novi načini ispitivanja, kao što su praćenje vozila s daljinskim mjerenjem ispušnih plinova i daljinska detekcija radi provjere emisija onečišćujućih tvari i buke velikog broja vozila, znatno će povećati učinkovitost otkrivanja vozila s visokim emisijama.

Očekuje se da će opcija 2 poboljšati otkrivanje i da će se tako smanjiti broj neispravnih i neovlašteno modificiranih vozila, među ostalim proširenjem RSI-ja na laka gospodarska vozila. Očekuje se znatno smanjenje broja neovlaštenih zahvata na brojaču kilometara jer se uvodi obveza bilježenja očitavanja brojača kilometara i stavljanja tih podataka na raspolaganje u slučaju ponovne registracije. Očekuju se i koristi od obveznog elektroničkog zapisnika o tehničkom pregledu vozila, uvođenja dokumenta o registraciji vozila u digitalnom obliku, pristupa izvješćima o PTI-ju u nacionalnim bazama podataka i proširenja relevantnih podataka o vozilima koji se evidentiraju u nacionalnim registrima vozila. Ukupne koristi od najpoželjnije

opcije procjenjuju se na 391,6 milijardi EUR, izraženo kao sadašnja vrijednost za razdoblje 2026. – 2050. u odnosu na polaznu vrijednost.

Koliki su troškovi najpoželjnije opcije (ako takva opcija postoji, inače troškovi glavnih opcija)?

Ukupni troškovi najpoželjnije opcije (opcija 2) procjenjuju se na 65,9 milijardi EUR, izraženo kao sadašnja vrijednost za razdoblje 2026. – 2050. u odnosu na polaznu vrijednost. Od toga najveći dio čine administrativni troškovi za druga poduzeća (tj. vlasnika vozila) povezani s dodatnim periodičnim tehničkim pregledima i suradnjom na pregledima na cesti s javnim tijelima, što čini oko 39 % ukupnih troškova u opciji 2, nakon čega slijede troškovi prilagodbe centara za PTI (troškovi opreme, osposobljavanja i dodatnih osoba za obavljanje pregleda), što čini oko 35 % ukupnih troškova u opciji 2. Administrativni troškovi za nacionalne javne uprave uglavnom se odnose na uspostavu baze podataka o očitanjima brojača kilometara i rad sustava (3,6 % ukupnih troškova u opciji 2). S druge strane, troškovi administracije za građane procjenjuju se na 21 % ukupnih troškova najpoželjnije opcije i proizlaze iz obveznog godišnjeg ispitivanja vozila starijih od 10 godina, uvođenja pregleda na cesti za motocikle i dodatnih ispitivanja emisija vozila za koja se utvrdi da imaju velike emisije. Udio ostalih troškova relativno je malen.

Kako će to utjecati na MSP-ove i konkurentnost?

Centri za pregled koji su MSP-ovi imat će dodatne troškove zbog prilagodbe za električna i hibridna vozila, uključivanja sustava ePTI radi provjere usklađenosti s Uredbom o općoj sigurnosti, obveznog ispitivanja razina PN i NO_x, dodatnih ispitivanja emisija za laka gospodarska vozila i ispitivanja buke motocikala. Ti dodatni troškovi odnose se na osposobljavanje za preglede i nabavu potrebne opreme. Međutim, troškovi dodatne opreme dodatni su prihodi proizvođača servisne opreme, a mnogi od njih su MSP-ovi. Istodobno će operateri PTI-ja moći kompenzirati povećanje troškova naplatom naknada za PTI, čime će zadržati razinu dobiti i otvoriti nove izvore prihoda. To će prvenstveno biti MSP-ovi, u kojima će se zahvaljujući češćim i sofisticiranijim ispitivanjima otvoriti od 19 000 do 20 000 novih radnih mjesta. Od toga bi u načelu svi trebali imati koristi, s tim da bi koristi za velike operatere PTI-ja mogle biti veće. Naposljetku, djelotvornijom provedbom okvira za tehničke preglede osigurat će se pravednije tržišno natjecanje te smanjiti mogućnosti za stjecanje cjenovne prednosti smanjivanjem standarda pri pregledu vozila i za izbjegavanje potrebnog održavanja vozila.

Hoće li to bitno utjecati na državne proračune i uprave?

Procjenjuje se da će najpoželjnija opcija politike dovesti do jednokratnih i periodičnih administrativnih troškova za tijela država članica u iznosu od 2,39 milijardi EUR, izraženo kao sadašnja vrijednost za razdoblje 2026. – 2050. Ti će troškovi proizlaziti iz mjera za suzbijanje prijevara s brojačem kilometara, za što će biti potrebno razviti sustav za bilježenje očitavanja brojača kilometara vozila u centrima i drugim stanicama za servis vozila. Ukupni jednokratni i periodični administrativni troškovi zbog te mjere, izraženi kao sadašnja vrijednost za razdoblje 2026. – 2050., procjenjuju se na 2,12 milijardi EUR. Osim toga, zbog ispitivanja kombija na cesti nastat će periodični administrativni troškovi (tj. troškovi rada zbog dodatnih pregleda), koji se procjenjuju na 107,5 milijuna EUR izraženo kao sadašnja vrijednost za razdoblje 2026.

– 2050. u odnosu na polaznu vrijednost.

Ukupni troškovi prilagodbe za najpoželjniju opciju procjenjuju se na 207,2 milijuna EUR, izraženo kao sadašnja vrijednost za razdoblje 2026. – 2050. u odnosu na polaznu vrijednost, od čega jednokratni troškovi iznose 29,7 milijuna EUR. Najznatniji dodatni troškovi prilagodbe za nadležna tijela posljedica su uvođenja daljinske detekcije i mogućnosti daljinskog mjerenja razina NO_x iz kamiona te postavljanje kamera s mikrofonima za mjerenje buke. To podrazumijeva jednokratne troškove kupnje potrebne opreme i uspostave odgovarajuće informatičke infrastrukture te povezano osposobljavanje za obavljanje pregleda, periodične troškove održavanja opreme i upravljanja podacima te troškove rada za praćenje vozila s daljinskim mjerenjem ispušnih plinova. Ukupni troškovi prilagodbe zbog te mjere u razdoblju 2026. – 2050. procjenjuju se na 192,9 milijuna EUR, izraženo kao sadašnja vrijednost u odnosu na polaznu vrijednost.

Od inicijative se ujedno očekuju uštede za nacionalne uprave zahvaljujući uvođenju zapisnika o tehničkom pregledu u elektroničkom obliku, povezivanju nacionalnih registara vozila i izdavanju digitalnih potvrda o registraciji. Uštede bi trebale biti znatne i iznositi 5,23 milijarde EUR, izraženo kao sadašnja vrijednost za razdoblje 2026. – 2050.

Proporcionalnost

Najpoželjnija opcija politike smatra se razmjernom onome što je potrebno za postizanje općih ciljeva politike. Područje primjene opcije ograničeno je na ono što se najbolje može postići na razini EU-a (u smislu usklađivanja metoda i opsega ispitivanja te pronalaska zajedničkih rješenja za osiguravanje učinkovite razmjene i pristupa potrebnim podacima o vozilu). Iako neke od mjera imaju znatne troškove, koristi su ipak uvelike veće.

D. Daljnje mjere

Koji je rok za preispitivanje predloženih mjera?

Pet godina nakon početka primjene revidiranog zakonodavstva Komisija će provesti evaluaciju RWP-a kako bi provjerila u kojoj su mjeri ostvareni ciljevi inicijative te će u izvješću Vijeću i Europskom parlamentu o tome dostaviti glavne zaključke. Izvješće će prema potrebi biti popraćeno odgovarajućim preporukama.